Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1304 de 2017

EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DE MALDONADO

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de octubre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Diver Fernández, Washington Marzoa, Julio Naumov, Juan José Olaizola y Pablo Pérez González.
INVITADOS:	Concurren representantes de empresas de transporte de pasajeros de Maldonado, doctor Marcelo Chainca, señor Alejandro Amoedo, contador Javier Cardoso, señor Martín Sosa, doctor Gastón Nodar, contador Jorge González, señor Federico Olivera y señor Gustavo Seoane.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Con mucho gusto, la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación que representa a las empresas que brindan servicios en las terminales de pasajeros de Maldonado: Núñez, Cynsa, Copsa, Rutas del Sol, Bruno, Turismar, Emtur y TUR-ESTE.

Nos visitan hoy los señores Alejandro Amoedo, Federico Olivera, Martin Sosa, Rubén Olivera, Gustavo Seoane, los doctores Marcelo Chainca y Diego Silva y los contadores Javier Cardoso y Jorge González.

Hemos recibido la nota que nos hicieron llegar. Por tanto, los integrantes de la Comisión conocen la problemática que se está viviendo en las terminales de Maldonado. Queremos escucharlos y comenzar el estudio de la situación.

SEÑOR GONZÁLEZ (Jorge).- Agradecemos a la Comisión por habernos recibido.

El asunto que nos ocupa hoy se encuadra en dos grandes vertientes, cuyo análisis debemos profundizar. El tema de la terminal está haciendo eclosión a nivel país y resulta absolutamente problemático para todas las

empresas de transporte. Se trata de una problemática puntual que nos afecta a todas las empresas de transporte que tocamos el departamento de Maldonado, cuyas características son en su mayoría trasladables a todas las terminales del país.

A los efectos de ubicarnos en un pie de igualdad, creo importante decir que el tema surgió en el año 1994 con la Terminal de Tres Cruces, dado que allí se hizo un emprendimiento de carácter privado, con fines de lucro, y se plantearon las bases para que, luego, proliferaran en todo el país las terminales con un fin de lucro trasladable, pura y exclusivamente, a dos actores: empresarios del transporte y público en general.

¿De qué manera incide en los empresarios del transporte? En los costos que tiene operar en dichas terminales. Básicamente, esos costos comprenden tres variables: los toques de andén -es decir, cada vez que un ómnibus entra o sale de una terminal el concesionario nos cobra, ya sea público, privado, o mixto-, el precio de los alquileres y los gastos comunes, si existen o no.

Esto es universal; se aplica a la mayoría de las terminales, salvo en aquellas que son administradas por los propios actores. Por ejemplo, en la Terminal de Punta del Diablo, en Rocha, los distintos actores que operan hicieron la terminal a su costo -es decir que no le costó un peso al Estado-, la mantienen, y tiene costos medianamente accesibles.

Ahora lo de Maldonado tiene múltiples y diversas aristas. Yo no voy a hablar de aspectos puntuales que, de alguna manera, pueden tener connotaciones políticas. Soy contador y, por lo tanto, analizo los temas desde un punto de vista absolutamente técnico. Quiero que esto quede claro para todos.

Como técnico, cuando asumió el concesionario, me reuní con los administradores -señores Hualde y Galán-, con una arquitecta, que era la gerenta general, y un abogado. Quisimos conocer la operativa de la terminal y cuáles eran los costos asociados para el funcionamiento de la empresa.

Esto que estoy diciendo en primera persona es extendible para todas las empresas.

Se nos dijo que teníamos que pagar los toques de andén por adelantado, que para operar debíamos abonar los toques por adelantado. Señalamos que no es una operativa común, que no es así, y preguntamos por qué teníamos que adelantar el dinero y señalamos que ello traería problemas operativos de toda especie, índole y color, inclusive, hasta desde el punto de vista sindical. Podía significar que todos los guardas, todos los chóferes, tuvieran que ir con el papelito a la administración, hacerlo sellar, traerlo nuevamente, etcétera. La situación no era clara. En definitiva, después, ¿cuánto cuesta el metro cuadrado del local que nosotros tenemos? Respondieron que no tenían idea.

También preguntamos si habrá gastos comunes o no, porque en algunas hay -Montevideo- y en otras no. Dijeron que, en principio, no habría gastos comunes. Esto fue absolutamente refutado por el señor Galán en una comisión, en el departamento de Maldonado, donde a texto expreso dijo: “A nadie se le ocurre alquilar un apartamento y no pagar los gastos comunes”. Entonces, pensamos que sí hay gastos comunes.

De las tres variables que inciden en el sistema de costos de cualquiera de las empresas representadas acá, nosotros conocemos una: el toque de andén, es decir, cada vez que el ómnibus entra o sale de una terminal paga un toque, y no tenemos idea del costo que tienen para las empresas las otras dos variables.

Quiero decir algo que es importante: tan solo el hecho del toque de andén, que hoy se nos pretende cobrar a las empresas, lo vuelve absolutamente inviable. Es imposible que las empresas puedan abordar los costos de funcionamiento de cada una de las terminales. Para citar un ejemplo concreto en mi persona: nosotros pasamos de pagar de $ 16.000 a $ 20.000 cuando éramos los que administrábamos la Terminal de San Carlos, a pagar de $ 80.000 a $ 100.000, y en alta temporada podemos llegar a pagar $ 180.000

Destaco que esto es solo el costo de toques. Hasta el día de hoy desconocemos cuánto tenemos que pagar por alquileres, y si hay o no gastos comunes porque en algunos lugares nos dicen que sí y en otros que no.

Esto es muy sencillo. Tendríamos que trasladar los costos que se nos quieren cobrar por toques de andén al precio de la tasa que paga cada pasajero que sube en cada una de las terminales.

Aclaro que ello es absolutamente inviable. En primer lugar, desde el punto de vista económico a las empresas de transporte no nos sirve que el costo del boleto siga encareciéndose por vía directa costo de pasaje, o por vía anexa, como es el caso de las tasas de embarque. ¿Por qué? Porque cuanto más caro es el boleto, menos gente sube, más agarran sus bicicletas, sus motos. Entonces, si no tenemos más remedio, lo trasladaremos.

En segundo término, ¿cómo hacemos para trasladar la tasa de embarque de $ 18, $ 20, $ 21, $ 22, en función de los distintos destinos si hay gente que no paga? ¿Cómo le cobro a un estudiante que tiene un pase libre del ministerio o un abono gratuito otorgado por una intendencia? El tipo viaja sin dinero: ¿cómo le voy a cobrar la tasa de embarque? Me mata.

En tercer lugar, ¿vamos a cobrar la tasa de embarque a toda la gente que llevamos gratis? Esto es: policías, bomberos, adultos mayores, estudiantes, gente que va a hacerse diálisis y paga indirectamente el 20%, 40% o 60% los distintos agentes económicos que intervienen en este tema.

Si la cobráramos, ¿alcanza para pagar los toques?

Si le cobráramos a todo el universo de gente que sube en cada una de las terminales, ¿alcanza para pagar los toques? No. Se lo dijimos a todos los entes que juegan en esto. Auditénnos. La mayoría de las empresas tenemos auditorías externas, dispuestas por nuestro ordenador, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

¡Estamos auditados! Señores: ¡miren lo que recaudamos por tasa de embarque! Hicimos proposiciones de todo tipo; distintos agentes intervinieron en esta mediación: el director general de Tránsito y Transporte, señor Pígola, la escribana Magalí Mauad, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hicimos veinte reuniones y siempre nos encontramos con la misma intransigencia del operador.

Se hicieron propuestas de todo tipo, especie y color. La empresa Cynsa dijo: “Pagamos el 50% del toque y, por lo menos, de alguna manera entramos a recurrir”. ¡De ninguna manera! La escribana Magalí Mauad del Ministerio: “Bueno, de tres toques paguen dos”. Era el 33% de descuento. No, de ninguna manera.

Y ante la pregunta del precio del alquiler, contestaron que no lo iban a decir hasta que se arreglara el pago de los toques: “Paguen los toques y, después, vemos”.

Por otro lado, en medios de prensa declaran que no queremos pagar nada, que nos quedamos con lo recaudado por las tasas de embarque, etcétera. ¡Mentira! Les dijimos: “Las tasas de embarque son suyas. Si ustedes dicen que esto financia los toques, nosotros se las cedemos”. La propuesta está escrita.

Reitero, les manifestamos: “Todo lo que recaudan las empresas de tasas de embarque se las damos y sacamos el toque de encima de la mesa y discutimos los costos por alquiler y gastos comunes, nada más”. ¡No lo aceptaron!

Se nos tacha de incumplidores, que nos quedamos con la plata, etcétera. Hay dos juicios, y la empresa a la que represento está en un juicio de oblación y consignación conjuntamente con Copsa. Todas las empresas en acuerdo estamos depositando íntegramente lo recaudado desde el 1º de mayo hasta la fecha. Se trata de las cifras auditadas, no dicho por el contador González o por el contador Javier Cardoso. Lo que recaudamos está depositado.

Tenemos toda la voluntad para llegar a un arreglo. Pero, ¿a quién le trasladamos estos costos? ¿Al pasajero? ¡De nuestras economías no pueden salir!

Creo que la mayoría de los integrantes de la Comisión están absolutamente enterados, pero prefiero ser reiterativo y no omiso. El precio de transporte no lo fijan las compañías sino el Ministerio de Transporta y Obras Públicas en base a una fórmula paramétrica absolutamente taxativa en la que cada ítem compone el costo pasajero-kilómetro, lo que le pagamos a los guardas, a los choferes, lo que gastamos de gasoil, las cubiertas; absolutamente todos los insumos tienen un registro.

En esa paramétrica el costo de las terminales no está incluido. Inclusive, se discutió en Maldonado frente a la escribana quien muy sueltita de cuerpo -y eso corre por mi cuenta- dijo: “Ustedes tienen esto incluido”. La directora de Transporte Carretero del Ministerio dijo que eso nunca estuvo incluido, porque parte del año

1994 cuando las tasas de embarque que se cobraban en la Terminal de Tres Cruces daban para pagar los toques. Hoy ni siquiera en Tres Cruces están alcanzando para pagar los toques, y todos sabemos el coeficiente ocupacional que hay en esa terminal comparado con San Carlos, con Pan de Azúcar o con Rocha.

Estos temas nos preocupan extremadamente porque no son de fácil resolución. Tenemos un concesionario con determinadas reglas de juego impuestas, cuyos costos nos quiere trasladar íntegramente, pero nosotros no tenemos a quién trasladárselos más que al pasajero, y si lo hiciéramos, sería absolutamente inviable en cuanto al monto recaudado para abordar ese ítem que nos quieren cobrar y el único del que tenemos conocimiento.

Hay mucho para abordar, más la situación en que nos encontramos las empresas; estamos enfrentando juicios de desalojo por entrega de la cosa; la Intendencia entregó los locales que ya estaban ocupados y por eso hoy tenemos líos de todo orden. En sala hay abogados que pueden ser mucho más explícitos que yo en temas jurídicos.

Quiero que esta Comisión tenga absoluta claridad en cuanto a que este problema que eclosionó en Maldonado lo tendremos en todo el territorio nacional. Lo tenemos en Salto, en Paysandú, en poco tiempo en Flores, porque el tema de las terminales es negocio cuando no es administrada por los propios transportistas; es un negocio para los concesionarios, y esto no es de ahora, trae muchísimos años. Quienes desde hace treinta años estamos en el transporte vimos cuando una empresa privada tuvo la Terminal de Punta del Este, lo que ofreció de canon y lo que le cobraba al resto de las empresas.

Para que tengan una idea, muy somera, lo que paga el concesionario por toques, por canon anual lo paga Copsa dos veces. Si son US$ 100.000, ellos pagan US$ 200.000 por año solo de toques. Lo que paga por canon de obras, US$ 40.000, lo paga Rutas del Sol en un año solamente por toques.

No es muy difícil ver que aquí hay un fin de lucro importante. Insisto: no me molesta que la gente gane la plata que quiera y que honre todas y cada una de sus obligaciones, pero que no carguen costos a empresas que somos tomadoras de precios. No podemos fijar el precio, no vendemos latas de duraznos, cuyo precio podemos aumentar al doble cuando nos aumentan los costos. No podemos cobrar $ 1 más el pasaje ni $ 1 menos el pasaje porque nos multan por ambas decisiones.

Es una cuestión de difícil solución. Quiero saber a cargo de quién estará la operativa de las terminales. La Intendencia de Maldonado nos acusó a los empresarios de que durante veinte años no hicimos nada en las terminales, que no hemos pagado un peso. Pero, ¿durante veinte años la Intendencia de Maldonado puso $ 1 en las terminales? Desde Burgueño Miguel -que en paz descanse- hasta ahora ¿la Intendencia puso dinero en las terminales durante estos veinte años? ¿Quién pagó la luz, el agua, el teléfono, seguridad, vigilancia, jardinería, todas las reparaciones locativas? ¡Las empresas!

Entonces, hay una confusión. Las obras edilicias, no las reparaciones locativas, sino las de mantenimiento, las reparaciones de techos, obras de sanitaria, ¿son de cargo de los administradores? ¿Dónde está escrito que nosotros tenemos que absorber todos esos costos si cuando se nos dio la Terminal de San Carlos nos dijeron: “Aquí está. Adminístrenla”? Durante veinte años ni se enteraron de que la terminal existía.

Este problema tiene múltiples aristas. Estoy a las órdenes de la Comisión por si quedó alguna duda o consulta en lo que concierne a aspectos técnicos y de funcionamiento. Con respecto a la parte jurídica sería un atrevido si hablo porque hay profesionales que pueden aclarar mejor que yo en qué instancias jurídicas está cada una de las cosas.

La situación se está enrareciendo cada vez más y me preocupa tremendamente que se traslade al público, que la gente tenga que caminar media cuadra o una cuadra para combinar otro servicio; me preocupa que una persona se caiga, lastime y no tenga cobertura médica como ocurrió este fin de semana. Todas estas cosas me preocupan. A nivel de empresarios nos tenemos que arreglar; con el Ministerio, que es nuestro rector, nos tenemos que arreglar, pero cuando trasladamos estos problemas al público, a nuestros pasajeros, me preocupa mucho, y esto cada vez está in crescendo más con las medidas que se toman.

Hay cuatro empresas que no pueden operar en una terminal. Este fin de semana hubo una amenaza de que se iba a prohibir la entrada en San Carlos. Las compañías que operamos ahí tuvimos que desplegar servicios conexos porque se decía -fueron rumores- que iban a dejar a los pasajeros en la ruta. Si contratábamos micros nos dijeron que tuviéramos cuidado porque si no estaban empadronados en Maldonado, no podían entrar. Las

dos empresas tenemos micros empadronados en Rocha; por suerte, la empresa Emtur tiene ómnibus y ya teníamos todo preparado para que el pasajero sufriera el menor perjuicio posible.

No entro a la discusión con respecto a si los concesionarios tienen la potestad para impedir el ingreso a una terminal, a un espacio público. No lo sé. No es un tema de mi métier. Nombro al señor Pígola, director de Tránsito y Transporte de la Comuna, porque expresamente en declaraciones a la prensa dijo que no era la Intendencia la que prohibía el acceso de las empresas a la terminal de Maldonado, sino el concesionario. Carezco de formación como para saber si un concesionario tiene la potestad jurídica para impedir a una empresa que opere en un espacio público, por más que esté su administración adjudicada a un particular. Lo que me preocupa es que estamos trasladando este tema al público. ¡Y ni que hablar lo que esto puede llegar a significar a partir del 1º de enero! Nosotros que tenemos empresas zafrales sabemos lo que significa el turismo y cómo nos esmeramos para atender bien al turista, para que no tenga problemas, para que las combinaciones funcionen perfectamente, para que estén en hora. Si se prohíbe la entrada a la terminal, quedaremos muy mal parados porque se generarán perjuicios. Si es malo que nuestros compatriotas sufran este tema, mucho peor es si lo trasladamos a un extranjero que deja dinero en nuestro país, dinero que en departamentos como en Maldonado y en Rocha es fundamental para pasar el invierno. Eso nos preocupa muchísimo.

En ese sentido, esta delegación solicitó una audiencia con la ministra de Turismo para manifestarle este problema, porque quienes operamos con argentinos, paraguayos, que compran los pasajes por Internet sabemos que este asunto tomó un cariz importante en las redes sociales. Ya están preguntando: “¿Se va a operar?”. “¿Cómo va a estar? Porque me voy a Punta del Este y de allí a Rocha o a La Paloma”. Esto me preocupa tremendamente, mucho más que el conflicto con el concesionario.

Pido disculpas si mi vehemencia extralimitó los términos; es un tema que siento mucho. Hace apenas 31 años que estoy en el transporte y 29 en el tema de las terminales. Estoy a las órdenes para evacuar cualquier consulta que tengan. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos acompañan la señora diputada Elisabeth Arrieta, de Maldonado y al señor diputado Darcy de los Santos, de Rocha.

SEÑOR CARDOSO (Javier).- A lo que muy claramente expresó el colega Jorge González, quiero dejar expresa constancia de que todas las empresas tenemos voluntad de pago, pero queremos pagar una cifra razonable. De acuerdo con los números actuales, el toque por el uso de la terminal de Piriápolis es de $ 180, el de Tres Cruces hacia Piriápolis, $ 110. Considero que no se pueden comparar ambas terminales; hay una diferencia abismal y, sin embargo, en la terminal de Piriápolis cuesta 65% más.

Este costo llevado al servicio para quienes operamos en Maldonado nos implica un sobrecosto de casi el 6%; el uso de las terminales representa el 6% de la tarifa. Acoto que en la paramétrica, en la estructura de costo, que luego deriva en la fijación del precio del boleto, se fijan para la empresa como gastos generales, gastos de infraestructura totales el 6%. Los costos de las terminales, nuevo rubro que nació en 1994, quitan a las empresas no solo utilidad sino también un deterioro en los resultados económicos de cada empresa; 6% es mucho dinero máxime -como bien dijo el contador González- cuando aún no tenemos fijado los montos de los alquileres. En varias reuniones que tuvimos nos variaron los precios: subieron, bajaron, quedaron en cero, volvieron a subir. Tampoco tenemos idea porque no nos han proporcionado ninguna referencia, de los costos correspondientes a gastos comunes, de explotación.

Esto nos preocupa, así como también y muy seriamente las medidas adoptadas con respecto a cuatro empresas colegas impidiéndoles el acceso, una actitud discriminatoria porque serán dos o tres las empresas que arreglaron con el concesionario, otras empresas estamos en una negociación permanente, constante. Entendemos que es un justo adjudicatario de la licitación: se presentaron, la ganaron, se les adjudicó la administración a partir del 1º de mayo. Cada uno hace su negocio. Creo que la concesión fue por el término de tres años.

SEÑOR GONZÁLEZ (Jorge).- La concesión es por el plazo de tres años, no obstante lo cual, en algunas intervenciones que ha hecho la empresa en las distintas comisiones -constan por escrito- aluden a cinco años. Se ve que por lo menos tuvieron una prórroga de dos años más.

SEÑOR CARDOSO (Javier).- En las condiciones había un artículo que establecía la posibilidad, con el aval de la Junta Departamental, de extender el plazo por un quinquenio más. Aún no transcurrieron cinco años por lo que estamos dentro del período inicial de los tres años.

Es fundamental que todas las empresas operen por un tema de prestación de servicio al usuario. Es lamentable que el pasajero tenga que caminar a la intemperie, trasladando bolsos, equipajes y encomiendas. Inclusive, las empresas son pasibles de multas porque en el lugar que estacionan los ómnibus no está habilitado como parada. Por un lado, no se les permite el ingreso a la terminal a las empresas colegas -Emtur, Tureste, Bruno y Turismar-, y por otro, hay inspectores de la Intendencia que cada vez que los ómnibus estacionan allí, aplican una sanción, acumulando multas día a día.

Los molestamos para ponerlos al tanto de esta situación; es la punta de un iceberg. Nos ocurrió en Maldonado por determinadas medidas coercitivas para pretender cobrar valores que están fuera de la realidad, fuera de lugar, fuera del mercado, fuera de la prestación del servicio, pero que se van a extender o están extendidos en el resto del país. Estos valores no están contemplados en la tarifa, las empresas no los pueden recuperar y si intentan trasladar los costos a los pasajeros como se trata de terminales abiertas, la gente ingresa por cualquier lugar y sube al ómnibus, además hay paradas que están cerca.

Es un tema que vemos con preocupación.

Estamos a las órdenes para evacuar las consultas que entiendan pertinentes.

SEÑOR SILVA (Diego).- Ha sido expuesto, pero quiero reiterarlo por la importancia que tiene.

Somos concesionarios de servicios públicos, prestamos un servicio relevante a los pasajeros, a la gente, y por eso tenemos una regulación específica sumamente compleja e inflexible para las empresas. No manejamos el precio; lo hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de una tarifa en la que se incluyen ciertas variables que son determinadas, y no podemos flexibilizar. También están determinados la ganancia de estas empresas y los costos.

En esa tarifa no está incluido el costo de las terminales. La generación de estas terminales aumentaron los costos de las empresas en un 6%, como expresó el contador Cardoso. El costo de cada terminal depende del operador que administre la terminal en cada departamento. Les recuerdo que nuestras empresas son interdepartamentales, entonces, cuando la variable viene de un gobierno o administrador departamental, es extra tarifa y es un costo extra.

Hay terminales administradas por las intendencias, que sin banderas políticas negociaron la tasa con las empresas de transporte de pasajeros buscando la equivalencia de contraprestaciones para cumplir con el concepto de tasa.

Cuando aparece un operador privado y el lucro para que pueda encargarse de una función pública, tenemos un problema. No es que las empresas no queramos pagar lo que es razonable o equivalente. ¡No podemos sostener el lucro de operadores privados! Realmente, se trata de costos que no podemos afrontar. Los legisladores recordarán el impuesto del 5% que gravaba a las empresas y que luego se derogó. Fue un esfuerzo enorme derogar ese 5% de la recaudación porque en aquel momento las empresas no podíamos pagarlo, y resulta que ahora tenemos que pagar el 6% por costo de terminales, por sostener el lucro de operadores privados.

No somos los malos de la película; no tenemos mala voluntad de pago. Queremos un precio justo, adecuado y, sobre todo, cumplir el servicio público que tenemos asignado. Nuestra función no es construir grandes terminales con shoppings y cines; nuestra función es trasladar a la gente brindando un servicio de transporte que nos enorgullecemos en prestar. ¡Hay que andar por el mundo para ver la calidad de transporte que brindamos! Tenemos ómnibus de última generación; los mejores ómnibus del mundo se ven en Uruguay.

¿A quién se perjudica con esto? ¿A quién se está perjudicando con la medida de que las empresas no ingresen a la terminal? ¡Nosotros cumplimos bien nuestra función! ¡Estamos perjudicando al pasajero! Le estamos trasladando costos al pasajero, a la gente, sosteniendo las empresas lucros que no podemos bancar. Apenas podemos sostener los costos tarifarios y apenas cumplir -a veces con esfuerzo- con costos necesarios, como

los salarios, ya que empleamos a muchísima gente. Solamente en la empresa que represento trabajamos directamente alrededor de quinientas personas.

Todo esto nos suena mal, y cuando nos tratan mal y nos dicen que somos nosotros que no queremos pagar, suena peor.

El concepto de terminal que debemos manejar consiste en un servicio mínimo para que la gente tenga un destino y reciba un mínimo servicio. No tenemos problema en abonar una contraprestación por eso, pero queremos que haya una equivalencia. No podemos pagar $ 280 por un toque, por llegar y que los pasajeros bajen en el andén. Aclaro que no demoramos ni cinco minutos en eso. La gente recibe el mismo servicio que cuando bajan en la parada.

En este caso no tenemos líneas cuyo destino sea Maldonado, vamos de paso, no demoramos más de cinco minutos en cada terminal. Esta concesión triplica el costo operativo de la empresa en esa localidad.

Pretendo dar una idea a los diputados de que si trasladamos esto a todo el país, los costos son enormes; un 6% de la recaudación es un costo enorme; es mucho más que aquel impuesto derogado porque las empresas no podían pagarlo.

Quiero trasmitir que esta situación es muy dura para las empresas; y no es que no queramos pagar: no podemos pagar. Estos costos están generando endeudamiento a las empresas, privándolas de mejorar los servicios que es lo que sí debemos hacer, generando consecuencias no deseadas para nadie porque todos estamos con juicio, nos están desapoderando de las terminales, impidiéndole a otras empresas -las nuestras van en ese camino- el ingreso a las terminales.

Vinimos a pedir colaboración, solución y estamos a las órdenes.

SEÑOR CHAINCA (Marcelo).- Quiero agregar datos no menores. Hay que tener en cuenta que Maldonado es el único departamento que tiene cinco terminales, dos -Maldonado y Punta del Este- a menos de diez kilómetros. Corríjanme si no es así, pero es el único departamento que tiene cinco terminales.

Por otro lado, quiero comentar la situación que se está viviendo en estos días. Nosotros tuvimos corte de luz en las agencias de Maldonado y la agenciera tuvo que presentar la denuncia a la policía porque le manifestaron que le habían cortado la luz. Cuando vino la policía dijo que se trataba de un problema técnico, pero eso no era así. Y el viernes 13 impidieron los ingresos de nuestras empresas, junto con Emtur y TUR-ESTE, a la terminal de Maldonado.

Considero que es ilegal e inconstitucional. Y voy a citar un ejemplo claro. Si uno alquila un apartamento y no paga el alquiler no corresponde que el dueño venga e impida el ingreso al apartamento. Lo que corresponde es que haga un juicio de desalojo y la Justicia se encargará de dirimir el asunto.

Además, esta situación genera un peligro para los pasajeros que se están bajando porque los coches paran en la Avenida Roosevelt donde hay mucho tránsito, sobre todo, este fin de semana que había muchísima gente en Maldonado. Evidentemente, esta circunstancia generó altercados a la circulación vial. Por suerte, no tuvimos ningún inconveniente ni lamentar accidentes, pero nos preocupa la seguridad del pasajero y de los demás transeúntes o automovilistas que circulan por allí.

Con respecto a nuestros compañeros nuestra situación es particular porque operamos en las terminales de Maldonado desde 2012, cuando la empresa Turismar obtuvo la línea que comprende el tramo Durazno-Maldonado, que es la primera línea que recorre el centro del país hacia Maldonado sin pasar por Montevideo

Nosotros ingresamos y suscribimos un contrato con los administradores y desde entonces pagamos lo que solicitamos, monto normal y rentable para la empresa. Como todos mencionaron, hoy se hace inviable para las empresas abonar lo que el concesionario pretende.

Además, a mucha gente se le genera la confusión entre la tasa de embarque y el toque de andén.

No sabemos cómo terminará esta historia, pero estamos generando una deuda con el concesionario. Tendremos que pagarla; iremos a juicio.

La tasa de embarque que por cada pasajero no cobremos, la perdemos. Y mañana podemos perder un juicio y tener que pagar una suma muy abultada generada durante todo este tiempo por toques de andén, independientemente de que estamos oblando y consignando las recaudaciones de tasas de embarque que estamos percibiendo. La decisión del concesionario de cortar las terminales este viernes pasado no fue el mejor camino. Este problema debe dirimirse en la Justicia, si es que no logramos un acuerdo entre partes que es lo que pretendemos para evitar perjuicios a los usuarios, que son los que importan más en esta situación.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- En primer lugar, agradezco al presidente de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas por permitirme participar porque no la integro, pero como representante de Maldonado me preocupa mucho esta situación que se vino generando. Por supuesto que pondremos todo nuestro esfuerzo para que el problema se solucione de la mejor manera para todas las partes.

Para comprender mejor este tema complejo que ustedes manejan muy bien porque están en esta actividad desde hace muchos años, voy a hacer algunas preguntas.

Quiero saber si la tasa de embarque se sigue cobrando.

Además, esta situación se origina luego de que la Junta Departamental de Maldonado aprobó un decreto que establece las condiciones que se pretende aplicar.

Previamente a la aprobación de este decreto, ¿las empresas cobraban tasa de embarque? ¿Estaban pagando toque de andén?

Tenemos que tener bien clara la situación.

Ustedes mencionaron que la situación es similar a la de la Terminal de Tres Cruces. Si digo algo incorrecto, me corrigen; para eso es el intercambio. En la terminal de Tres Cruces ¿las empresas cobran tasa de embarque y pagan toques de andén? Y si se pagan toques de andén, ¿cuáles son los valores? Pregunto esto porque realmente no tengo esta información. También quiero saber qué se paga, y cuáles son los valores, en las terminales de Maldonado.

SEÑOR PÉREZ GONZÁLEZ (Pablo).- En cuanto a la tasa de embarque habían dicho que la cobraban y la depositaban hasta tanto se dirimiera el problema. Quería saber si entendí bien.

También se habló del canon anual en Maldonado y se manejaron algunas cifras. ¿Cómo es el canon anual que paga la empresa concesionaria? Se hizo referencia a US$ 100.000 o a US$ 200.000, y quisiera que eso se aclarara así como el hecho de que haya dos empresas que puedan cubrir, inclusive, el costo de toda la concesión, ya que es enorme la cantidad de empresas que deben operar en esas terminales. Entonces, quiero saber cuál es la relación que hay entre la recaudación potencial de esa concesionaria y el canon que le aportan a las intendencias.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Darcy).- Como decía la señora diputada Arrieta, primero quiero agradecer la cordialidad de los integrantes de esta Comisión por permitirnos participar, como siempre, con el mejor de los ánimos. Es un gusto recibirlos a ustedes como invitados.

Soy representante Nacional por el departamento de Rocha. Indudablemente, esta situación nos afecta, porque hay muchísimos ciudadanos nuestros en tránsito o que tienen Maldonado como destino. Tenemos una diáspora muy grande en ese departamento y un relacionamiento que se ha ido incrementando en el transporte cotidiano. Antes sólo viajaban quienes iban a trabajar. Hoy, por suerte, hay una cantidad de estudiantes que también son usuarios del transporte interdepartamental entre Maldonado y Rocha puesto que se trasladan al Centro Regional Universitario del Este

En definitiva, esta problemática del transporte -como bien dijeron ustedes- tiene un actor principal, que es el usuario. Agradecemos la información, ya que es un problema que nos ha preocupado mucho en el departamento y queríamos estar presentes en esta instancia.

Hay dos preguntas que ya fueron hechas, pero que nos gustaría puntualizar. Indudablemente, los toques de andén no son homogéneos para cada viaje en la Terminal de Tres Cruces, pero ustedes hacían algunos comparativos y quisiera que se aclarara si son el correlato de lo que planteaba creo que el contador Cardoso

en su intervención con respecto a Piriápolis y Tres Cruces. Quisiera saber si hay algún otro ejemplo que plantee algo similar. Además, ¿cuál sería el incremento de tasa que el usuario debería pagar? ¿Qué universo de usuarios debería pagar y qué incremento habría para el usuario en la tasa de embarque?

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quería saludar la presencia de la delegación de las empresas transportistas en esta Comisión.

Nosotros teníamos conocimiento de este problema desde hace un tiempo y somos concientes, además, del problema general de costos que están enfrentando las empresas de transporte debido al crecimiento del uso de los medios de pago electrónicos; al tener ustedes una tarifa regulada a nivel nacional les afecta en la ecuación de costos de las empresas.

Este es un tema que también está pendiente, que sabemos que es motivo de preocupación y alguna vez nos ha sido planteado. Esto es algo que está pasando en todo el país y es una tendencia creciente, pero que está impactando en las tarifas y en los costos internos de las empresas. Por lo tanto, este tema se suma al otro.

Voy a preguntar algo vinculado a lo que planteó la señora diputada Arrieta: ¿cómo era el régimen antes? Ustedes nos explicaron bien el régimen a partir de la concesión actual, pero queremos saber cómo era el tema del destino de los toques, de la tasa de embarque, es decir, si se cobraban esos rubros y qué destino tenían en ese momento. Me gustaría que pudieran abundar un poco más en los detalles de la forma de administrar las terminales de Maldonado y Punta del Este, que están en cuestión en este momento.

Como bien decía el contador González, el fenómeno de las terminales es relativamente nuevo -como todo lo uruguayo es lento, porque el nuevo tiene varias décadas-, pues empieza con Tres Cruces y en el país se han ido generando terminales bajo distintas modalidades: algunas son verdaderos shopping como en el caso de Tres Cruces; otras, son algo intermedio, y otras, un mero refugio para que la gente pueda subir y bajar. Hay distintos tipos de terminales, con diferentes tipos de servicios y distintos tipos de costos.

También es cierto -como decían- que este es un fenómeno creciente -por ejemplo, Flores está por inaugurar una terminal nueva-, que se está expandiendo por todo el país y es muy difícil que ese costo no termine impactando en la tarifa, porque a algún lado hay que trasladarlo. Lo absorben ustedes, hasta la capacidad que puedan, o hay que trasladarlo a la tarifa y lo absorbe el usuario, que tampoco es una buena solución.

Entonces, ustedes que han profundizado más en este tema ¿entienden viable, por ejemplo -siempre teniendo en cuenta que acá hay autonomías departamentales y que hay que conciliar jurídicamente algunas posiciones-, que se proponga un costo de toque de andén nacional o que se pueda tender a una medida de ese tipo para que pueda haber una cierta uniformidad o racionalidad en el costo del toque y que no quede librado a que cada departamento pueda fijarlo y se vayan generando problemas?

Hoy tienen un problema localizado en Maldonado, pero perfectamente podría ser replicado en otros lugares del país. Esto que estamos analizando hoy en Maldonado, mañana puede ser en equis departamento porque haya una nueva terminal y se genere una situación de conflicto entre el concesionario o el administrador de la terminal y las empresas de transporte.

Además, cada terminal que aparezca les va a encarecer los costos. Es un tema que va a ser creciente y sobre el cual hay que tomar una decisión. En este caso, hay que resolver el problema de Maldonado, pero me parece que habría que tomar alguna decisión de carácter más general, entendiendo que el fenómeno de las terminales llegó para quedarse, pero también entendiendo, todas las partes, que hay que hacer un uso racional de los costos, sabiendo que todo el sistema de transporte tiene costos muy finos y el pasajero tiene un techo para pagar el pasaje.

Nos gustaría saber si tienen alguna propuesta que pueda servir con carácter nacional, más general y que exceda al departamento de Maldonado.

Muchas gracias.

SEÑOR GONZÁLEZ (Jorge).- No sé si pude anotar todas las preguntas que se realizaron, ni si podremos contestar en el mismo orden en que fueron expuestas.

En respuesta a lo planteado por la señora diputada, puedo decir que creo que acá hay distintos momentos en la vida de las terminales.

Los que llevamos algunos años en este tema tenemos un poco de historia y, de alguna manera, podemos narrar -tratando de ser lo más fieles posible-, cómo ha impactado en las empresas de transporte y cuál fue la historia de la tasa de embarque.

Quisiera ser absolutamente concreto en el caso de la Terminal de San Carlos porque me comprenden las generales de la ley. Yo fui fundador del GIE cuando la terminal la realizó la Intendencia y nos dio la administración en concesión. Nosotros formamos un GIE, un Grupo de Interés Económico, sin fines de lucro, a los únicos efectos de administrar esa terminal. En su momento, teniendo en cuenta la cantidad de servicios, los metros cuadrados que ocupaba cada empresa en la Terminal de San Carlos, dividimos los costos en forma proporcional a esa simple ecuación. Se cobraban las tasas de embarque de una forma, al igual que hoy, muy sui géneris.

Yo invito a cualquiera de los que están acá a que se paren en la Terminal de San Carlos y vean cuántos pasajeros pagan la tasa de embarque. Acá no hay un control estricto, y mucho menos policíaco, de que no se sube al ómnibus si no tiene la tasa de embarque efectivizada porque -como se dijo- también existen múltiples formas de eludirla, por ejemplo, sacan el pasaje el día anterior y dicen que suben en tal o cual parada y, después, suben en la propia terminal. ¿Y nosotros qué hacemos? ¿El guarda no los deja subir? ¿No deja subir al jubilado, al que va a diálisis, al estudiante que viaja sin un mango porque tiene el carné gratuito para viajar?

Entonces, eso que se dio se está dando hoy también y yo les puedo asegurar que en San Carlos todo lo recaudado por tasa de embarque jamás alcanzó para cubrir ni siquiera los gastos administrativos que fueron absorbidos por los propios administradores. No sé la cantidad de veces que en San Carlos nos robaron los tanques, los Waters, las canillas. No sé cuántas veces tuvimos que instalarlos. Hemos tenido que poner cajones, que dicho sea de paso son los mismos que hace no sé cuanto tiempo nosotros pusimos; no sé cuántas veces nos pintaron las terminales; se robaron las luces de arriba, que están a 3,50 o 4 metros. No sé cuantas veces las pusimos; tuvimos que amurarlas. Todos esos costos fueron asumidos por nosotros.

Por eso, me cae un poco pesado cuando nos dicen: “Ustedes nunca pagaron nada y ahora que tienen que pagar se molestan”. Nosotros hemos absorbido todos los costos de funcionamiento de las terminales; todos, y la Intendencia jamás puso un peso.

Las tasas de embarque sí se cobraron, de la manera que estoy diciendo: sin ningún rigor, de la misma forma que se están cobrando ahora. Es más: a las empresas que les fue impedida la entrada, en ese preciso instante, dejaron de cobrar la tasa de embarque.

Con respecto a Tres Cruces es exactamente lo mismo. A partir de la instalación de la Terminal de Tres Cruces surgió la ley o decreto reglamentario -no lo conozco- que estableció la tasa de embarque y, en ese momento, se fijó como guarismo de ocupación veintiséis pasajeros pagantes de origen-destino para resarcirnos las empresas de transporte del pago del toque de andén que le tenemos que hacer a Tres Cruces, a Gralado S.A. Se dijo: “Bueno, en base a la ocupación media que existía en determinado momento nosotros presumimos que hay veintiséis pasajeros que pagan el boleto de origen-destino y cubren con el pago de la tasa de embarque el respectivo toque de andén”.

Puedo asegurar que hoy deben ser contadas con los dedos de una mano las empresas que operan en Tres Cruces que recaudan a a través de la tasa de embarque que le cobran a los pasajeros lo mismo que pagan de toque de andén, y conozco los números de once empresas de transporte. No son muchas, no son el universo, pero creo que es una muestra estadística bastante importante.

No sé si me quedó alguna cosa con respecto a la tasa de embarque en cuanto a cómo se cobraba antes, cómo se cobra ahora y si da o no para pagar los toques de andén.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- Comprendo lo que ustedes expresan en cuanto a que fueron asumiendo otros costos de mantenimiento y funcionamiento de las terminales, pero en lo formal ¿hubo pagos de toques de andén, previo al decreto de la Junta Departamental del año 2015?

SEÑOR CARDOSO (Javier).- Voy a aclarar un poco el funcionamiento en las terminales de Maldonado.

En el año 1996 la empresa en la cual participo, junto con otras colegas, fuimos adjudicatarias de la administración de la Terminal de Maldonado; en 1997, de la Terminal de Piriápolis y no recuerdo en qué año, de la Terminal de San Carlos. En 2004, 2005, bajo la forma de GIE pasamos también a administrar la Terminal de Punta del Este. En ese período y en base al convenio firmado con la Intendencia nos hacíamos cargo de todas las erogaciones y del mantenimiento de las terminales.

Les cuento que en el período 2015-2016 nosotros recaudábamos, entre las empresas que usábamos el servicio, en el entorno de $ 1.500.000 por mes para solventar gastos de electricidad -UTE-, reparaciones, mantenimiento, personal de seguridad, etcétera. O sea que estamos hablando de que esas tres terminales no llegaban a los $ 18.000.000 anuales.

Entonces, ¿cómo cubríamos algunos de esos costos? Lo hacíamos cobrando una tasa de embarque fija de $ 10 al usuario que quería pagarlo, porque estudiantes o quienes accedían directamente a los andenes no pagaban. Ese es el costo que teníamos nosotros y que la administración mantuvo hasta que la Intendencia asumió la administración de las terminales de Maldonado, desde setiembre de 2015 hasta abril de 2017, cuando pasó al nuevo concesionario. Durante ese período se nos han generado deudas; algunas las hemos pagado, otras se mantienen en negociación.

De la potencialidad de la recaudación hay una estimación en los anexos del pliego de la licitación para la adjudicación de las terminales que trabajaba sobre una base de $ 36.000.000. Eso estaba en las bases. Pensamos que con las cifras que están fijadas de los toques, los alquileres, que son inciertos, y los gastos comunes, se va a superar ese monto de recaudación.

La empresa presentó el canon en moneda nacional y se ubicaba en el entorno de los $ 2.800.000 anuales. Esto permite visualizar la potencialidad de margen que pueda quedar. Es decir: las empresas gastamos menos de $ 18.000.000 anuales y la previsión de ingresos hoy es superior a los $ 30.000.000.

¿Cuáles son los precios de Tres Cruces? Se cobra en base a las distancias de traslado. Por ejemplo, corta distancia -voy a mencionar dos y las cifras están desactualizadas por la falta del ajuste de setiembre- que es hasta Piriápolis, $ 89,68, y media distancia, como Maldonado, San Carlos, Punta del Este, $ 179,37. Esos son los precios de Tres Cruces.

Los precios fijados por la Intendencia de Maldonado están en UR, primer detalle, porque es variable en forma permanente. Un solo toque y hasta 90 kilómetros se cobra 0,15 UR, es decir, $ 150 más IVA, que era lo que citaba hoy de unos $ 180. Si toca dos terminales, debe pagar UR 0,18 y si toca tres, UR 0,21. Es algo normal tocar más de una terminal y, en este caso, estamos hablando de aproximadamente $ 260 con IVA. Eso en relación a los valores.

¿Qué implica esto? Que nosotros deberíamos subir las tasas de embarque para equilibrar los toques de andén entre el 60% y el 80%. Ese es el precio que deberíamos trasladar a todos los usuarios.

Por último, con relación a lo que planteaba Juan José, nosotros en su momento presentamos una idea al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a los efectos de incluirlo -dado que las terminales son un aspecto de logística- dentro de la fórmula paramétrica. En primera instancia, esto no fue aceptado, pero son cosas viables que hay que contemplar en algún lado, porque el costo se ha transformado inherente al servicio, es decir, el que sube en el camino, el que baja en el camino, el que sube en la terminal, el que baja en la terminal. Entonces, todos deberían contribuir a su prestación.

SEÑOR GONZÁLEZ (Jorge).- Particularmente, no hemos realizado el ejercicio técnico de evaluar el tema del toque nacional. En un primer abordaje, creo que son completamente distintas las terminales y, obviamente, los costos de operar en ellas también son diferentes. Creo que hay una enorme amplitud en ese marco que haría imposible la realización de un toque nacional.

Compréndase que a brevísimo plazo entre Montevideo y Chuy va a haber siete terminales para una empresa que opere entre Montevideo y Chuy, y más allá de que los costos que plantea hoy la Intendencia de Rocha son bastante accesibles frente a los de Maldonado -por lo que se pretende cobrar por una terminal que se está inaugurando ahora en el departamento de Rocha-, no hay ninguna garantía de que mañana venga otro

gobierno y pase lo mismo que en Maldonado. Más allá de a quien le corresponde realizar las tareas y reparaciones edilicias, cuando alquilo una casa me ocupo de reparar el vidrio, de pintarla y si se rompe la medianera o si se empieza a llover la azotea, llamo al dueño y le pido que arregle eso. Desconozco si en las terminales es así, pero pregunto: ¿de cargo de quién tienen que ser los costos de las terminales departamentales? ¿Estamos dispuestas las empresas a contribuir con eso? Me parece que sí, siempre que se nos quieran cobrar precios justos. Por ejemplo, si yo alquilo en Punta del Este un local por $ 30.000, no puedo salir a pagar $ 200.000 porque esté ubicado en la terminal, porque es un sobrecosto que no puedo abordar.

Entonces, cuando se nos dice: "Ustedes no quieren honrar sus obligaciones"; nosotros honramos todas nuestras obligaciones: pagamos DGI, BPS, los laudos, los salarios, absolutamente todo. Pero cuando se nos quieren imponer cosas que no están, cambia, porque nosotros no podemos abordarlas.

La idea del colega -que, inclusive, la trabajamos en conjunto- me parece una de las más acertadas. La comparto totalmente porque, entre otras cosas, causaría un impacto mínimo en este tema. Inclusive -no hablo de política porque no soy político-, sería bien visto, porque se dejarían de pagar las tasas de embarque en todos lados. Entonces, con una pequeña cuotita que de repente se podría cobrar a cada uno de ellos, una pequeña incidencia en el costo del pasajero-kilómetro total, se abordaría ese problema, que tampoco es absolutamente ecuánime, porque de repente Montevideo-Rivera tiene tres terminales y Montevideo-Chuy tiene siete; los costos son disímiles, pero fijando por pasajero-kilómetro, por lo menos, estaríamos en un guarismo que no nos completa a todos -siempre digo que en el promedio se mueren los enanos-, pero tendríamos una fuente de financiamiento.

Con relación al canon anual que usted presentaba -como dijo el contador- fue muy gráfico, pero para que quede bien claro solamente con lo que tiene que pagar Copsa se paga todo el canon y sobra plata, tanto el de obras como el otro.

Si eso después va a tener ajustes o no dirá si el concesionario o la Intendencia se avienen a cobrar los cánones o se extienden los plazos. Soluciones hay muchas: hemos planteado varias y ninguna fue de recibo por parte del concesionario, ni las propuestas que hicimos las empresas por escrito, ni las que hizo la propia Intendencia de Maldonado, en nombre del señor Pígola, que se rompió el alma para tratar de arribar a un acuerdo; ellos no aceptan ningún tipo de variación a lo que es objeto de la licitación. Eso hace inviable las operativas en las terminales a los costos que ellos pretenden cobrar.

Creo haber dicho que desde el 1º de mayo hay juicios que cada una de las empresas ha propiciado, donde estamos oblando y consignando todo lo recaudado por tasa de embarque.

Aquellas empresas a las que no les fue permitida la entrada, a partir de ese momento, dejaron de cobrar la tasa de embarque a todos sus pasajeros.

SEÑOR CHAINCA (Marcelo).- Quería aclarar que el valor del toque que hoy tenemos fue establecido por decreto de la Junta Departamental. Nosotros no recurrimos ese decreto porque se había modificado uno anterior, que era con un toque mayor. Si recurríamos este y nos pasaban al anterior, quedábamos en peores condiciones. Lo que nos llamó la atención fue que al dictaminar ese valor de toque no se hiciera una consulta al Ministerio de Transporte y, si se quiere, a Gralado S.A. que es la administración de Tres Cruces, para tener mas o menos una idea de cómo podría operar un precio justo al toque de las terminales de Maldonado.

SEÑOR SILVA (Diego).- Quiero decir algo con respecto a si veíamos como una posible solución el tema de un toque de andén unificado a nivel nacional.

Creemos que esa unificación está dada en el concepto de lo que es una tasa; se dice que el toque de andén es una tasa. Yo tengo mis dudas. En algunos lugares parece ser un impuesto departamental, porque lo que debería fijar el toque es la equivalencia de contraprestaciones, o sea, los costos que tiene cada terminal divididos entre el uso que cada empresa le da. Creo que no se necesita una ley nacional, porque el concepto de tasa ya está definido legalmente. Lo que rompe el esquema es cuando aparece el lucro particular y cuando no hay ese orden, esa equivalencia entre los costos operativos y lo que cada empresa debe pagar.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- Me quedó la duda con respecto a lo último que se planteó.

Como bien dice, los valores actuales que se pretende aplicar -que es el motivo de toda esta situación- fueron fijados por un decreto de la Junta Departamental; por lo tanto, es ley. Este es un punto muy importante a tener claro, más allá de las negociaciones que han tratado de hacer distintos actores.

No me quedó claro por qué no recurrieron. Me gustaría que lo explicaran nuevamente, porque no entendí.

SEÑOR CHAINCA (Marcelo).- En primera instancia, la Junta llegó a un valor de tope. Varias de las empresas tuvieron conversaciones con integrantes de la Junta Departamental y manifestaron que ese precio no era viable. En consecuencia, lo modificaron al precio actual. Por supuesto, no hubo una consulta previa de cuál sería el precio actual. Cuando nosotros nos desayunamos del precio actual, entendimos que si lo recurríamos podría volver el anterior decreto, que era más gravoso.

Por otro lado, se nos manifestó que no habría problema, que eso después se iba a solucionar, pero que había que decretarlo.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth).- O sea que el anterior decreto tenía valores más altos que el último que aprobó la Junta Departamental. ¿Es así?

(Diálogos)

SEÑOR CHAINCA (Marcelo).- Ese cambio se hizo en poco tiempo: unas semanas. No pasó mucho tiempo entre los cambios de precio; todo se manejó en cuestión de días.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión les agradece su participación. Como dijo la diputada Arrieta, este es un tema departamental. Las autonomías a veces no nos permiten ingresar en algunos temas departamentales. De todos modos, tomamos con preocupación su presentación. Vamos a hacer los contactos pertinentes con los concesionarios, con la Intendencia y con la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio para tratar este tema e intentar desde esta Comisión de la Cámara de Representantes allanar el camino y encontrar una solución.

También nos preocupa que esto se extienda al resto de las terminales, sobre todo, a aquellas que están a punto de inaugurarse, porque este tipo de medidas aumentaría el costo de la operativa de las empresas.

La Comisión les agradece su presencia. Vamos a enviarles la versión taquigráfica de las sesiones que realicemos para tratar este asunto.

(Se retira de sala una delegación de empresas concesionarias con servicios regulares hacia y desde Maldonado)

——La Mesa informa que hemos recibido una nota solicitando entrevista -la Secretaría ya la envió por email- de la Unión de Distribuidores del Uruguay. Se trata de una asociación integrada por distribuidores de productos varios de todo el país, entre los que hay micro, pequeños y medianos empresarios. Cuentan con personaría jurídica desde el año 2013 y, según nos relatan, están atravesando una injusta y delicada problemática. Seguramente, esta delegación será recibida en la primera sesión de la Comisión del mes de noviembre.

También tenemos pendiente realizar una gira para ver las obras de vialidad que se están haciendo en rutas nacionales, sobre todo, en las que habían sido y siguen siendo reclamadas por los Representantes Nacionales de diferentes departamentos, como la Ruta N° 26 y N° 30.

Además, tenemos que visitar la primera PPP, que comenzó su actividad hace un mes. Se trata de la PPP cero, que está trabajando en las Ruta N° 21 y N° 24 y en el bypass de Nueva Palmira.

Habíamos acordado realizar esta recorrida el miércoles y jueves de la próxima semana. Concretamente, visitaríamos Nueva Palmira, Paysandú y el primer tramo de la Ruta N° 30 -que es el que está obra-, entre Masoller y Ruta N° 5. La recorrida duraría dos días y medio. En la tarde del miércoles 25 partiríamos hacia Nueva Palmira; en la noche nos podríamos quedar allí o en Carmelo. El jueves 26 saldríamos temprano para visitar la Ruta N° 26 de Paysandú a Tacuarembó y, después, el tramo de la Ruta N° 30 comprendido entre la Ruta N° 5 y Masoller. El viernes 27 llegaríamos en la noche. Es decir que haríamos varios kilómetros.

(Diálogos)

——La Presidencia va a elaborar junto a la Secretaría un cronograma tentativo y se lo va a enviar a los señores diputados. Si la visita no se puede realizar la próxima semana, la fijaremos para el próximo mes.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.